Atlantic Pilotage Authority

ANNUAL REPORT 1989

Canada

90-04706/

1989 ANNUAL REPORT

Members of the Authority:

C.R. Worthington
Chairman and Chief Executive Officer

R. Wood, Quispamsis, New Brunswick
Manager, Potash Terminal

M.W. Furlong, Bonavista Bay, Newfoundland
Master Mariner
(To May 18, 1989)

H.E. Winters, Liverpool, Nova Scotia
Marine Pilot

A.J. Melbourne, Stephenville, Newfoundland
Marine Pilot

L. Matchett, Newcastle, New Brunswick
Small Business Owner

J.F. Aspin, Belle River, P.E.I.
Director, Northumberland Ferries Ltd.
(Appointed, January 11, 1990)

Executive Officer:

M.R. McGrath
Treasurer

Administrative Officer:

T. Sellers
Director of Operations

Committees:

Regulations Committee

C.R. Worthington, Chairman
H.E. Winters, Member
M.W. Furlong, Member

Pilot Boat Committee

C.R. Worthington, Chairman
A.J. Melbourne, Member
H.E. Winters, Member
R. Wood, Member

Audit Committee

R. Wood, Chairman
L. Matchett, Member
M.W. Furlong, Member

Corporate Headquarters:

Atlantic Pilotage Authority
Suite 1203
Bank of Montreal Tower
Halifax, N.S.
B3J 1M5

Telephone: (902) 426-2550

Additional copies of this Report
are available from the
Atlantic Pilotage Authority
Price $3.00 each.

CHAIRMAN'S MESSAGE

January 8, 1990

The Honourable Doug Lewis
Minister of Transport
25th Floor, Tower "C"
Transport Canada Building
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

Pursuant to Section 150 of the Financial Administration Act, The Atlantic Pilotage Authority presents its **Annual Report** for the calendar year 1989.

A stricter control of expenses has resulted in a small operational profit. Shipping activity in 1989 throughout the Region did not increase as forecasted. However, a favourable financial situation has been maintained due to a slight overall increase in the size of ships serviced and despite a drop in pilotage assignments.

The Authority has not increased the compulsory tariff since May, 1986, and a tariff increase has been requested in 1989 to maintain our financial stability. This tariff increase was published in Part I of the Canada Gazette on December 23, 1989. Depending on the results of any possible appeal to the National Transportation Agency, it is not anticipated that the new tariff will be in force before May 1, 1990.

The Authority reached a settlement on two Collective Agreements in 1989. A two year agreement was reached with the Public Service Alliance of Canada representing deckhands and office staff. A three year agreement was also ratified with the Canadian Merchant Service Guild representing pilot boat launchmasters. Both agreements reflected consumer price increases and movement towards wage parity with other workers in similar positions in the Region.

Early in 1990, the Authority will commence negotiations with the Canadian Merchant Service Guild representing employee pilots, whose Agreement expires on January 31, 1990.

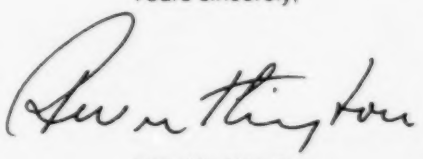
In 1989, five pilots retired and one was dismissed. One position was added to the Cape Breton pilotage contingent. Seven pilots were hired during the year and one pilot remains on leave without pay, receiving Disability Insurance.

Seven pilotage certificates were granted in 1989.

The Board of the Authority was reduced to five members in 1989 due to the resignation of a Board Member.

The Authority continues to meet the needs of our customers and the obligations of the Pilotage Act, and will continue to strive to be financially self-sufficient.

Yours sincerely,



C.R. Worthington,
Chairman

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL REPORTING

The accompanying financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. Management is responsible for the integrity and objectivity of the data in the financial statements and annual report.

Management recognizes the responsibility of conducting the Authority's affairs in compliance with the Pilotage Act and regulations, the Financial Administration Act and regulations, and the by-laws of the Authority.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee of the Board, which is composed of directors who are not employees of the Authority. The financial statements have been approved by the Board on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent examination in accordance with generally accepted auditing standards, and expresses his opinion on the financial statements. He has full and free access to the Audit Committee of the Board, and his report follows.

C.R Worthington
Chairman and Chief Executive Officer

M.R. McGrath
Treasurer

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 1989 and the statements of operations, contributed capital, deficit, and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at December 31, 1989 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations, and the by-laws of the Authority.

Raymond Dubois, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 14, 1990

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 1989

ASSETS

	1989	1988
Current		
Cash	$ 58,295	$ 53,143
Accounts receivable	903,341	744,439
Prepaid expenses	22,430	15,246
	984,066	812,828
Fixed, at cost (Note 4)	2,232,653	1,883,785
Less: accumulated depreciation	912,096	786,984
	1,320,557	1,096,801
	$ 2,304,623	$ 1,909,629

LIABILITIES

Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 564,166	$ 489,896
Obligation under capital lease agreements (Note 5)	45,796	99,420
Current portion of accrued employee termination benefits	83,846	65,423
	693,808	654,739
Long term		
Accrued employee termination benefits	518,492	618,591
Obligation under capital lease agreements (Note 5)	50,084	95,880
	568,576	714,471
	1,262,384	1,369,210
Commitments and contingency (Note 8)		

CONTRIBUTED CAPITAL AND DEFICIT

Contributed capital	2,073,580	1,606,516
Deficit	(1,031,341)	(1,066,097)
	1,042,239	540,419
	$ 2,304,623	$ 1,909,629

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Treasurer

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations
for the year ended December 31, 1989

	1989	1988
Income		
Pilotage charges	$ 7,240,494	$ 7,065,895
Interest and other income	46,789	37,755
	7,287,283	7,103,650
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	3,457,746	3,337,750
Pilot boats, operating costs	2,336,943	2,279,776
Staff salaries and benefits	434,424	394,004
Transportation and travel	391,593	357,891
Professional and special services	174,116	251,673
Depreciation	127,678	102,623
Utilities, materials and supplies	120,773	84,764
Rentals	115,620	119,498
Communications	79,796	81,619
Interest on capital leases	13,838	22,015
Sundry	—	16,650
	7,252,527	7,048,263
Net profit for the year	$ 34,756	$ 55,387

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital
for the year ended December 31, 1989

	1989	1988
Balance, beginning of the year	$ 1,606,516	$ 1,271,810
Parliamentary appropriation to finance (Note 3)		
Additions to fixed assets	367,644	243,132
Principal payments on capital leases	99,420	91,574
	467,064	334,706
Balance, end of the year	$ 2,073,580	$ 1,606,516

Statement of Deficit
for the year ended December 31, 1989

Balance, beginning of the year	$ 1,066,097	$ 1,230,789
Less: net profit for the year	34,756	55,387
	1,031,341	1,175,402
Parliamentary appropriation to finance cash operating loss	—	109,305
Balance, end of the year	$ 1,031,341	$ 1,066,097

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1989

	1989	1988
Operating activities		
Cash provided by (used for) operations		
Net profit for the year	$ 34,756	$ 55,387
Items not requiring cash		
Depreciation	127,678	102,623
Increase in accrued employee termination benefits	76,918	70,495
	239,352	228,505
Cash used for non cash working capital	(91,816)	(45,190)
Employee termination benefits payments	(158,594)	(110,630)
Cash provided by (used for) operating activities	(11,058)	72,685
Financing activities		
Parliamentary appropriation to finance (Note 3)		
Additions to fixed assets	367,644	243,132
Principal payments on capital leases	99,420	91,574
Cash operating loss	—	109,305
	467,064	444,011
Principal portion of capital lease payments	(99,420)	(91,574)
Decrease in bank indebtedness	—	(185,970)
Cash provided by financing activities	367,644	166,467
Investing activities		
Net additions to fixed assets	(351,434)	(186,359)
Cash used for investing activities	(351,434)	(186,359)
Increase in cash during the year	5,152	52,793
Cash, beginning of the year	53,143	350
Cash, end of the year	$ 58,295	$ 53,143

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 1989

1. Objectives and activities

The Atlantic Pilotage Authority (the "Authority") was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the Financial Administration Act and is not subject to income tax under the provisions of the Income Tax Act.

2. Significant accounting policies

(a) Parliamentary appropriation

When revenues are not sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, the Authority requests parliamentary appropriations to recover cash operating losses. These appropriations are recorded in the accounts when approved by Parliament and are reflected in the statement of deficit.

Parliamentary appropriations are also requested when the cash operating profits are not sufficient to provide for the purchase of capital assets and the principal portion of payments under capital lease agreements. These appropriations are recorded in the accounts when approved by Parliament and are reflected in the statement of contributed capital.

(b) Depreciation

Depreciation of fixed assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Pilot boats	14 to 25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years

(c) Capital leases

The Authority leases pilot boats from Canada under long-term financing leases. Under the terms of the lease agreements, the Authority assumes the rights and obligations of ownership. As a result, the leases are treated as purchases and the principal portion of lease payments is capitalized and depreciated over the estimated useful lives of the boats. The corresponding liability is reduced by the principal portion of lease payments and the interest portion is expensed in the year to which it relates.

(d) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid.

(e) Employee termination benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded as they accrue to the employees.

3. Parliamentary appropriation

On March 23, 1989, the Government of Canada provided $467,064 through Special Governor General's warrants, for the Authority's 1988 capital expenditures, 1989 principal payments on capital leases and the cost of a pilot boat purchased in March 1989.

4. Fixed assets

	1989			1988
	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
Land	$ 450	$ —	$ 450	$ 450
Pilot boats	1,572,425	533,950	1,038,475	469,542
Pilot boats under capital lease	448,573	244,592	203,981	537,526
Furniture and equipment	211,205	133,554	77,651	89,283
	$ 2,232,653	$ 912,096	$ 1,320,557	$ 1,096,801

5. Capital lease agreements

The Authority leases pilot boats under long term financing leases. The remaining payments under the leases are as follows:

		1989	1988
9-3/8%	lease agreement, due April 1991, payable in blended annual payments of $54,785	$ 109,571	$ 164,355
8%	lease agreement, due October 1989, payable in blended annual payments of $31,077	—	31,077
8%	lease agreement, due November 1989, payable in blended annual payments of $31,077	—	31,077
	Total lease payments	109,571	226,509
	Less: amount representing interest	13,691	31,209
	Principal amount of capital leases	95,880	195,300
	Less: current portion	45,796	99,420
	Principal amount of capital lease agreements net of current portion	$ 50,084	$ 95,880

The following is a schedule of lease payments under the capital lease expiring in 1991:

Year ending December 31	
1990	$ 54,785
1991	54,786
Total lease payments	$ 109,571

Upon maturity of the lease, the Authority has the option to purchase the boat for $1. During 1989, two leases matured and the Authority exercised its option to purchase.

6. Pension plan

Under provisions of the Pilotage Act, pilots who became employees of the Authority were entitled to count service prior to becoming an employee as pensionable under the Public Service Superannuation Act. For pilots who elected to purchase pension benefits with respect to past service, the Authority is required to match the employee contribution. Total past service pension expense was $6,821 in 1989 ($10,662 in 1988). The estimated unfunded past service pension contribution with respect to these employees was approximately $54,000 at December 31, 1989 ($74,000 at December 31, 1988) and will be funded over the remaining years of service of the pilots, or the terms of purchase, whichever is the lesser.

7. Related party transactions

The Authority receives services from government departments and these are provided without charge. These include pilot dispatching services by the Canadian Coast Guard, through its Vessel Traffic Service Centres in Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland. The cost of these services is not recorded in the accounts of the Authority.

8. Commitments and contingency

a) The Authority has entered into long term contracts for pilot boat services requiring the following minimum annual payments:

1990	$ 702,097
1991	530,246
	$ 1,232,343

(b) In December 1987, a lawsuit was filed against the Authority relating to a contract for pilot boat services. In management's opinion, the outcome of this action cannot be determined at this time and no provision has been made in the financial statements.

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Five-Year Comparative Review

	1989	1988	1987	1986	1985
Operations (000's)					
Total Operating revenue	$ 7,240	$ 7,066	$ 6,336	$ 5,804	$ 5,485
Operating Expenses					
Salaries, fees and benefits	4,580	4,453	4,172	3,988	4,025
Pilot Boats	1,757	1,695	1,433	1,302	1,319
Other	901	878	888	747	728
Total Operating Expenses	7,238	7,026	6,493	6,037	6,072
Operating Income (loss)	2	40	(157)	(233)	(587)
Non-Operating Income (expense)					
Interest on capital leases	(14)	(22)	(29)	(36)	(43)
Other Income	47	37	37	30	65
Total non operating income (expense)	33	15	8	(6)	22
Net Income (loss)	$ 35	$ 55	$ (149)	$ (239)	$ (565)
Operating margin	.5%	.8%	(2.5%)	(4.0)	(11%)
Parliamentary appropriations	$ 467	$ 444	$ 460	$ 611	$ 0
Revenue - Compulsory Areas (000's)					
Nova Scotia	$ 3,766	$ 3,629	$ 3,379	$ 3,052	$ 2,965
	52%	51%	54%	53%	54%
New Brunswick	1,442	1,402	1,338	1,386	1,140
	20%	20%	21%	24%	21%
Newfoundland	1,506	1,515	1,081	900	922
	21%	22%	17%	15%	17%
Prince Edward Island	93	80	70	80	72
	1%	1%	1%	1%	1%
Revenue - non-compulsory areas (000's)					
All areas	$ 433	$ 440	$ 468	$ 386	$ 386
	6%	6%	7%	7%	7%
Operating Statistics					
Pilotage Units*	1,912,443	1,813,468	1,553,875	1,495,410	1,445,592
Pilotage Assignments	10,971	11,000	10,413	10,242	11,082
Average Number of units per assignment	174.3	164.9	149.2	146.0	130.44
Pilotage assignments	10,971	11,000	10,413	10,242	11,082
Incidents**	16	11	18	24	27
% of incident free assignments	99.85%	99.9%	99.83%	99.76%	99.75%
Number of Personnel					
— employee pilots	38	38	37	37	40
— contract pilots	11	11	10	9	10
— pilot boat employees	16	16	16	16	18
— administrative employees	10	10	10	10	10

* Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of the ship.

** Compilation of all maritime incident reports with or without damage.

PILOTAGE AREAS

All Canadian waters in and around the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 1985, 1986, 1987, 1988 and 1989 assignments.

	1989	1988	1987	1986	1985
Nova Scotia					
Halifax	4649	4406	4190	3919	4292
Canso	616	629	597	577	666
Sydney	435	476	407	386	404
Bras d'Or	121	179	182	233	243
Pugwash	136	134	128	155	139
Other N.S.	150	153	131	129	123
New Brunswick					
Saint John	1613	1585	1532	1716	1525
Miramichi	174	170	212	180	177
Restigouche	209	197	179	185	191
Other N.B.	2	47	19	18	9
Newfoundland					
St. John's	1022	1147	1333	1369	2002
Holyrood	119	95	110	95	94
Clarenville	34	27	28	32	30
Come-by-Chance	310	311	61	4	2
Humber Arm	492	495	314	285	228
Stephenville	88	100	104	102	112
Bay of Exploits	299	269	333	307	249
Prince Edward Island					
Charlottetown	159	167	165	180	190
Other P.E.I.	52	75	87	52	47
Quebec					
Chandler	31	48	50	57	49
Coastal and Other Port Areas	260	290	251	261	310
TOTAL	10971	11000	10413	10242	11082

Administration de Pilotage de l'Atlantique

RAPPORT ANNUEL 1989

Canada

RAPPORT ANNUEL 1989

Membres du conseil d'Administration:

C.R. Worthington
Président-directeur général

R. Wood, Quispamsis (N.-B.)
Chef, Chantier de potasse

M.W. Furlong, Bonavista Bay (T.-N.)
Capitaine
(Nomination échue le 18 May 1989)

H.E. Winters, Liverpool (N.-É.)
Pilote

A.J. Melbourne, Stephenville (T.-N.)
Pilote

L. Matchett, Newcastle (N.-B.)
Chef de petite entreprise

J.F. Aspin, Belle River, Ile du Prince Édouard
Directeur, Northumberland Ferries Ltd.
(Nommé le 11 Janvier, 1990)

Cadre exécutif:

M.R. McGrath
Trésorier

Agent Administratif:

T. Sellers
Directeur des opérations

Comités:

Comité d'application des règlements

C.R. Worthington, président
H.E. Winters, membre
M.W. Furlong, membre

Comité des bateaux pilotes

C.R. Worthington, président
A.J. Melbourne, membre
H.E. Winters, membre
R. Wood, membre

Comité de vérification

R. Wood, président
L. Matchett, membre
M.W. Furlong, membre

Administration de Pilotage de L'Atlantique
Bureau 1203
Tour de la Banque de Montréal
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 1M5

Téléphone: (902) 426-2550

On peut se procurer d'autres exemplaires de ce rapport auprès de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, au coût de 3 $ chacun.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 8 janvier 1990

Monsieur Doug Lewis
Ministre des Transports
25e étage, Tour "C"
Immeuble de Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 2N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la **Loi sur la gestion des finances publiques,** j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de 1989 de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Grâce à un contrôle plus serré des dépenses, l'Administration a connu un modeste profit d'exploitation. Contrairement aux prévisions, le volume du transport maritime dans la région ne s'est pas accru en 1989. La situation financière est tout de même demeurée favorable en raison d'une légère augmentation du tonnage des navires à qui nous avons fourni nos services et malgré la réduction du nombre des affectations de pilotage.

Comme l'Administration n'a pas demandé d'augmentation des tarifs des droits obligatoires depuis le mois de mai 1986, elle a décidé de le faire en 1989 afin d'assurer son équilibre financier. Cette augmentation a paru dans la Partie I de la Gazette du Canada le 23 décembre 1989. Les nouveaux droits obligatoires ne devraient pas entrer en vigueur avant le 1er mai 1990, car il est possible que l'on interjette appel devant l'Office national des transports du Canada, et il faudra alors attendre les résultats.

Deux conventions collectives ont été renouvelées en 1989. La première, de deux ans, a été conclue avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada, qui représente les matelots de pont et les employés de bureau, et la deuxième, de trois ans, avec la Guilde de la Marine marchande du Canada, qui représente les capitaines de vedette. Dans les deux cas, l'augmentation des prix à la consommation et la parité de salaire avec des travailleurs occupant des postes semblables dans la région ont été pris en considération.

Des négociations commenceront au début de 1990 avec la Guilde de la Marine marchande en vue du renouvellement de la convention collective des pilotes, laquelle vient à échéance le 31 janvier 1990.

En 1989, il y a eu cinq nouveaux retraités parmi les pilotes et une personne a été congédiée. Un pilote est venu grossir l'effectif du Cap-Breton. Au total, sept pilotes ont été embauchés au cours de l'année et un autre, en congé non payé, touche des prestations d'assurance-invalidité.

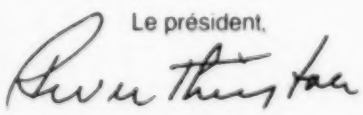
En 1989, sept permis de pilotage ont été accordés.

Le conseil de l'Administration a été réduit à cinq membres par suite de la démission de l'un des leurs.

L'Administration continue de fournir à ses clients les services dont ils ont besoin et de respecter les exigences imposées par la **Loi sur le pilotage.** Enfin, elle poursuit ses efforts pour assurer son autonomie financière.

Veuillez, je vous prie, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de ma très haute considération.

Le président,



C.R. Worthington

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS FINANCIERS

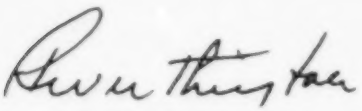
Les états financiers ci-joints ont été préparés par la Direction conformément aux principes comptables généralement reconnus. La Direction endosse la responsabilité en ce qui a trait à l'état complet et au caractère objectif des données que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La Direction reconnaît la responsabilité qu'elle a de gérer les affaires de l'Administration conformément à la Loi sur le pilotage et ses règlements, à la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le Conseil d'administration a la responsabilité d'assurer que la Direction remplisse ses obligations en matière de communication de renseignements financiers et du contrôle interne. Le Conseil exerce responsabilité par le biais du Comité de vérification du Conseil, lequel se compose d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Les états financiers ont reçu l'approbation du Conseil à la suite de la recommandation du Comité de vérification.

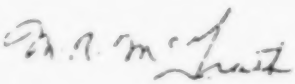
Le Vérificateur général du Canada effectue une vérification autonome conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a la pleine liberté d'accès auprès du Comité de vérification du Conseil, et son rapport fait suite.

le Président - directeur général



C.R. Worthington

le Trésorier



M.R. McGrath

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

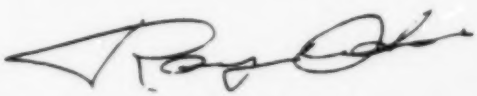
Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats, du capital d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administrtion.

pour le vérificateur général du Canada



Raymond Dubois, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 14 février 1990

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Bilan au 31 décembre 1989

ACTIF

	1989	1988
À court terme		
Encaisse	58 295 $	53 143 $
Débiteurs	903 341	744 439
Frais payés d'avance	22 430	15 246
	984 066	812 828
Immobilisations, au prix coûtant (note 4)	2 232 653	1 883 785
Moins: l'amortissement cumulé	912 096	786 984
	1 320 557	1 096 801
	2 304 623 $	1 909 629 $

PASSIF

À court terme		
Créditeurs et frais courus	564 166 $	489 896 $
Obligations en vertu des contrats de location-acquisition (note 5)	45 796	99 420
Tranche à court terme des indemnités de cessation d'emploi courues	83 846	65 423
	693 808	654 739
À long terme		
Indemnités de cessation d'emploi courues	518 492	618 591
Obligations en vertu des contrats de location-acquisition (note 5)	50 084	95 880
	568 576	714 471
	1 262 384	1 369 210

Engagements et éventualité (note 8)

CAPITAL D'APPORT ET DÉFICIT

Capital d'apport	2 073 580	1 606 516
Déficit	(1 031 341)	(1 066 097)
	1 042 239	540 419
	2 304 623 $	1 909 629 $

Approuvé par l'Administration:

le Président

un Membre

le Trésorier

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des résultats
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989

	1989	1988
Revenus		
Droits de pilotage	7 240 494 $	7 065 895 $
Intérêt et autres revenus	46 789	37 755
	7 287 283	7 103 650
Charges		
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	3 457 746	3 337 750
Bateaux-pilotes, frais d'exploitation	2 336 943	2 279 776
Traitements et prestations du personnel	434 424	394 004
Transport et déplacements	391 593	357 891
Services professionnels et spéciaux	174 116	251 673
Amortissement	127 678	102 623
Services publics, fournitures et approvisionnements	120 773	84 764
Location	115 620	119 498
Communications	79 796	81 619
Intérêt des contrats de location-acquisition	13 838	22 015
Charges diverses	—	16 650
	7 252 527	7 048 263
Bénéfice net pour l'exercice	34 756 $	55 387 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du capital d'apport
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989

	1989	1988
Solde au début de l'exercice	1 606 516 $	1 271 810 $
Crédit parlementaire à des fins de financement des (note 3):		
Additions aux immobilisations	367 644	243 132
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	99 420	91 574
	467 064	334 706
Solde à la fin de l'exercice	2 073 580 $	1 606 516 $

État du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989

Solde au début de l'exercice	1 066 097 $	1 230 789 $
Moins: bénéfice net pour l'exercice	34 756	55 387
	1 031 341	1 175 402
Crédit parlementaire à des fins de financement du déficit de caisse au titre de l'exploitation	—	109 305
Solde à la fin de l'exercice	1 031 341 $	1 066 097 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989

	1989	1988
Activités d'exploitation		
Encaisse provenant de (utilisée pour) l'exploitation		
Bénéfice net pour l'exercice	34 756 $	55 387 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement	127 678	102 623
Augmentation des indemnités de cessation d'emploi courues	76 918	70 495
	239 352	228 505
Encaisse utilisée pour le fonds de roulement autre que l'encaisse	(91 816)	(45 190)
Versements d'indemnités de cessation d'emploi	(158 594)	(110 630)
Encaisse provenant des (utilisée pour les) activités d'exploitation	(11 058)	72 685
Activités de financement		
Crédit parlementaire à des fins de financement des (note 3)		
Additions aux immobilisations	367 644	243 132
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	99 420	91 574
Déficit de caisse au titre de l'exploitation	—	109 305
	467 064	444 011
Fraction en capital des paiements sur les contrats de location-acquisition	(99 420)	(91 574)
Diminution de la dette bancaire	—	(185 970)
Encaisse provenant des activités de financement	367 644	166 467
Activités d'investissement		
Additions nettes aux immobilisations	(351 434)	(186 359)
Encaisse utilisée pour les activités d'investissement	(351 434)	(186 359)
Augmentation de l'encaisse au cours de l'exercice	5 152	52 793
Encaisse au début de l'exercice	53 143	350
Encaisse à la fin de l'exercice	58 295 $	53 143 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1989

1. Objectifs et nature des activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans des eaux canadiennes précises. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables, permettant à l'Administration d'en tirer un profit qui, augmenté de fonds d'autres sources, permettra l'autofinancement de ses opérations.

L'Administration est une société d'État énumérée à l'Annexe III, Partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la Loi de l'impôt sur le Revenu.

2. Conventions comptables importantes

(a) Crédit parlementaire

Lorsque les revenus ne suffisent pas pour permettre à l'Administration d'atteindre l'autofinancement de ses opérations, l'Administration demande des crédits parlementaires afin de récupérer les déficits de caisse au titre de l'exploitation. Ces crédits parlementaires sont enregistrés dans les comptes lorsqu'ils sont approuvés par le Parlement et ils sont déclarés à l'état du déficit.

Des crédits parlementaires sont également demandés lorsque les excédents de caisse au titre de l'exploitation ne sont pas suffisants pour acquitter l'achat d'immobilisations et la fraction en capital des paiements à l'égard des contrats de location-acquisition. Ces crédits parlementaires sont enregistrés dans les comptes lorsqu'ils sont approuvés par le Parlement et ils sont déclarés à l'état du capital d'apport.

(b) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et il est fondé sur la durée utile estimative suivante des immobilisations:

Bateaux-pilotes	14 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

(c) Contrats de location-acquisition

L'Administration loue des bateaux-pilotes auprès du Canada en vertu de contrats de financement à long terme selon lesquels elle assume le droits de propriété des bateaux et les obligations connexes. Conséquemment, les contrats de location sont considérés comme des achats et la fraction en capital du loyer est capitalisée et amortie sur la durée utile estimative des bateaux. Le passif correspondant est réduit de la fraction en capital du loyer et l'intérêt est imputé aux dépenses de l'exercice visé.

(d) Régime de pensions de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au régime sont exigées à la fois de l'employé et de l'Administration. Les cotisations au titre des services courants sont imputées aux dépenses de l'exercice en cours. Les cotisations au titre des services passés sont imputées aux dépenses au moment où elles sont versées.

(e) Indemnités de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des indemnités précises lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. L'élément du passif que représentent ces indemnités est inscrit aux comptes dès qu'elles s'accumulent aux employés.

3. Crédit parlementaire

Le 23 mars 1989, le gouvernement du Canada a contribué 467 064 $ à même les mandats spéciaux du Gouverneur général, au titre des dépenses en immobilisations de l'exercice 1988 de l'Administration, des paiements de capital des contrats de location-acquisition de l'exercice 1989 et du coût d'un bateau-pilote acheté en mars 1989.

4. Immobilisations

	1989			1988
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Terrains	450 $	— $	450 $	450 $
Bateaux-pilotes	1 572 425	533 950	1 038 475	469 542
Bateaux-pilotes sous location-acquisition	448 573	244 592	203 981	537 526
Mobilier et matériel	211 205	133 554	77 651	89 283
	2 232 653 $	912 096 $	1 320 557 $	1 096 801 $

5. Contrats de location-acquisition

L'Administration loue des bateaux-pilotes en vertu de contrats de financement à long terme. Le solde des versements en vertu des contrats est le suivant:

	1989	1988
Contrat de location à 9 3/8%, échéant en avril 1991, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de 54 785$	109 571 $	164 355 $
Contrat de location à 8%, échéant en octobre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de 31 077$	—	31 077
Contrat de location à 8%, échéant en novembre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de 31 077$	—	31 077
Total des paiements de location	109 571	226 509
Moins: somme représentant l'intérêt	13 691	31 209
Somme représentant le capital des contrats de location-acquisition	95 880	195 300
Moins: tranche à court terme	45 796	99 420
Somme représentant le capital des contracts de location-acquisition au net de la tranche à court terme	50 084 $	95 880 $

Voici un tableau des paiements exigibles en vertu du contrat de location-acquisition venant à échéance en 1991:

Exercice se terminant le 31 décembre	
1990	54 785 $
1991	54 786
Total des paiements de location	109 571 $

À l'échéance du contrat, l'Administration peut, si elle le désire, acheter le bateau pour la somme de 1 $. Au cours de l'exercice 1989, deux contrats sont parvenus à l'échéance et l'Administration a fait valoir son option d'achat.

6. **Régime de pensions de retraite**

En vertu des dispositions de la Loi sur le pilotage, les pilotes qui deviennent des employés de l'Administration peuvent faire compter leurs années de service antérieur comme période ouvrant droit à une pension en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique. Lorsque les pilotes choisissent de racheter, aux fins du régime de pension, leurs années de service antérieur, l'Administration est tenue de verser une cotisation égale à celle de l'employé. Les dépenses relatives aux cotisations pour les services antérieur se sont élevées à 6 821 $ en 1989 (10 662 $ en 1988). Au 31 décembre 1989, la somme estimative des cotisations non capitalisées pour les services antérieurs de ces employés était d'environ 54 000 $ (74 000 $ au 31 décembre 1988). Ces cotisations seront financées au cours des années de service qu'il reste aux pilotes ou en fonction des modalités d'achat, la somme la moindre étant retenue.

7. **Opérations entre apparentés**

L'Administration reçoit des services des ministères du gouvernement et ceux-ci sont fournis gratuitement. Ces services comportent les services de dépêche de pilotes par la Garde côtière canadienne au moyen de ses Centres de gestion du trafic maritime en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve. Le coût de ces services n'est pas enregistré dans les comptes de l'Administration.

8. **Engagements et éventualité**

a) L'Administration a conclu des contrats à longue échéance pour les services de bateaux-pilotes. Voici les versements annuels minimums qui en découlent:

1990	702 097 $
1991	530 246
	1 232 343 $

b) En décembre 1987, une poursuite judiciaire a été intentée contre l'Administration par rapport à un contrat pour les services d'un bateau-pilote. Le Direction est d'avis que le résultat de cette cause ne peut être prévu à ce moment-ci et aucune provision n'a été établie aux états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Examen comparatif quinquennal

	1989	1988	1987	1986	1985
Exploitation (000's)					
Total des revenus d'exploitation	7 240 $	7 066 $	6 336 $	5 804 $	5 485 $
Dépenses d'exploitation					
Traitements, honoraires et presations	4 580	4 453	4 172	3 988	4 025
Bateaux-pilotes	1 757	1 695	1 433	1 302	1 319
Autre dépense	901	878	888	747	728
Total des dépenses d'exploitation	7 238 $	7 026 $	6 493 $	6 037 $	6 072 $
Revenu (perte) d'exploitation	2	40	(157)	(233)	(587)
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation Intérêt sur les contrats de location-acquisition	(14)	(22)	(29)	(36)	(43)
Autres revenus	47	37	37	30	65
Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation	33	15	8	(6)	22
Bénéfice net (perte nette)	35 $	55 $	(149) $	(239) $	(565) $
Marge d'exploitation	.5%	.8%	(2.5%)	(4.0%)	(11%)
Crédits parlementaires	467 $	444 $	460 $	611 $	0 $
Revenus - aires obligatoires (000's)					
Nouvelle-Écosse	3 766 $	3 629 $	3 379 $	3 052 $	2 965 $
	52%	51%	54%	53%	54%
Nouveau-Brunswick	1 442	1 402	1 338	1 386	1 140
	20%	20%	21%	24%	21%
Terre-Neuve	1 506	1 515	1 081	900	922
	21%	22%	17%	15%	17%
l'Île du Prince-Édouard	93	80	70	80	72
	1%	1%	1%	1%	1%
Revenus - aires non obligatoires (000's)					
Ensemble des aires	433 $	440 $	468 $	386 $	386 $
	6%	6%	7%	7%	7%
Statistiques d'exploitation					
Unités de pilotage*	1 912 443	1 813 468	1 553 875	1 495 410	1 445 592
Affections de pilotage	10 971	11 000	10 413	10 242	11 082
Nombre moyen d'unités selon les affectations	174.3	164.9	149.2	146.0	130.44
Affectations de pilotage	10 971	11 000	10 413	10 242	11 082
Incidents**	16	11	18	24	27
% des affectations sans incident	99.85%	99.9%	99.83%	99.76%	99.75%
Resources humaines					
— pilotes employés	38	38	37	37	40
— pilotes d'entreprise	11	11	10	9	10
— employés de bateaux pilotes	16	16	16	16	18
— employés de soutien administratif	10	10	10	10	11

* Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimension que voici: la longuer, la largeur et le moule en profondeur du bateau.

** Compilation de tous rapports d'incidents maritimes ou non des dommages.

ZONES DE PILOTAGE

Le tableau qui figure ci-dessons indique toutes les zones de pilotage situées dans les eaux canadiennes se trouvant dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Ile-du-Prince-Édouard et autour de celles-ci, y compris les zones situées dans les eaux de la Baie des Chaleurs dans la province de Québec, ainsi que le nombre de fois où l'on a fait appel aux services d'un pilote dans lesdites zones en 1985, en 1986, en 1987, en 1988 et en 1989.

Nouvelle-Écosse	1989	1988	1987	1986	1985
Halifax	4649	4406	4190	3919	4292
Canso	616	629	597	577	666
Sydney	435	476	407	386	404
Bras d'Or	121	179	182	233	243
Pugwash	136	134	128	155	139
Autres zones de la N.-É.	150	153	131	129	123
Nouveau-Brunswick					
Saint John	1613	1585	1532	1716	1525
Miramichi	174	170	212	180	177
Restigouche	209	197	179	185	191
Autres zones du N.-B.	2	47	19	18	9
Terre-Neuvre					
St. John's	1022	1147	1333	1369	2002
Holyrood	119	95	110	95	94
Clarenville	34	27	28	32	30
Come-by-Chance	310	311	61	4	2
Humber Arm	492	495	314	285	228
Stephenville	88	100	104	102	112
Bay of Exploits	299	269	333	307	249
l'Ile-du-Prince-Édouard					
Charlottetown	159	167	165	180	190
Autres zones de l'Ile-du-Prince-Édouard	52	75	87	52	47
Québec					
Chandler	31	48	50	57	49
Zones côtières et autres zones portuaires	260	290	251	261	310
TOTAL	10971	11000	10413	10242	11082